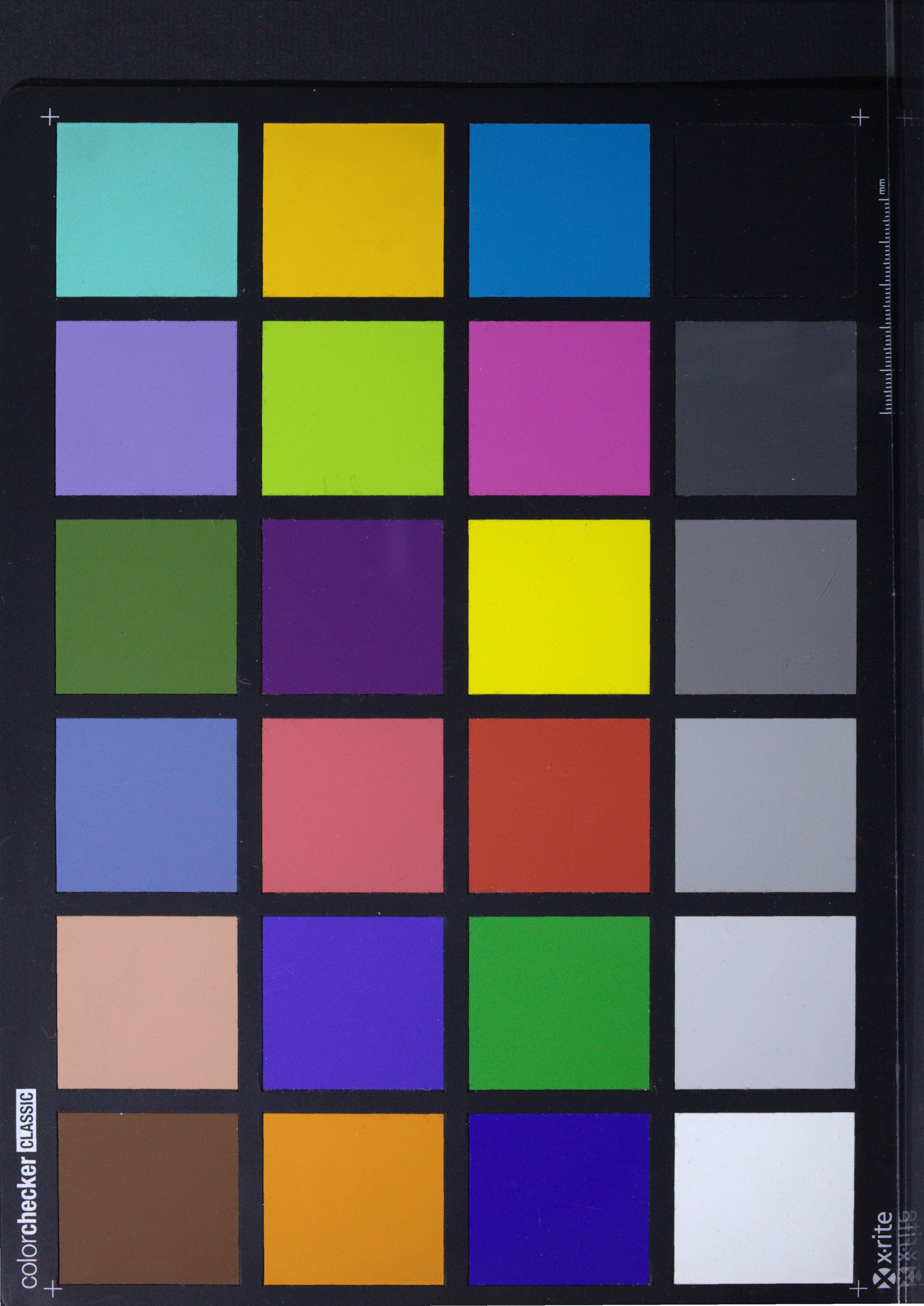
colorchecker CLASSIC
x·rite

x·rite
colorchecker CLASSIC
mm

Hommage de l'auteur
H. P.

Mél. 8° 7 (4)

LE COMMERCE EXTÉRIEUR DE LA FRANCE

CONFÉRENCE

FAITE LE 1er FÉVRIER 1890, A LA RÉUNION DES OFFICIERS,
SOUS LES AUSPICES
DE M. LE MINISTRE DE LA GUERRE ET DE LA SOCIÉTÉ DE STATISTIQUE DE PARIS,

PAR

M. PIGEONNEAU,
Professeur à la Sorbonne et à l'École des Sciences politiques.

ÉCOLE LIBRE DES SCIENCES POLITIQUES
BIBLIOTHÈQUE
E. 392

PARIS
V^{VE} ROZIER, ÉDITEUR
26, RUE SAINT-GUILLAUME, 26

1891

BIBLIOTHEQUE FNSP
1 280 790

LE COMMERCE EXTÉRIEUR DE LA FRANCE

PARIS. — IMPRIMERIE L. BAUDOIN, 2, RUE CHRISTINE.

LE

COMMERCE EXTÉRIEUR

DE

LA FRANCE

CONFÉRENCE

FAITE LE 1er FÉVRIER 1890, A LA RÉUNION DES OFFICIERS,
SOUS LES AUSPICES
DE M. LE MINISTRE DE LA GUERRE ET DE LA SOCIÉTÉ DE STATISTIQUE DE PARIS,

PAR

M. PIGEONNEAU,
Professeur à la Sorbonne et à l'École des Sciences politiques.

PARIS
Vve ROZIER, ÉDITEUR
26, RUE SAINT-GUILLAUME, 26

1891

LE

COMMERCE EXTÉRIEUR

DE

LA FRANCE

I

Pour donner une idée complète du commerce extérieur de la France, un cours d'une année suffirait à peine. Il ne saurait donc être question ici que d'un aperçu plus que sommaire, et je me bornerai à indiquer :

1° Les éléments qui constituent le commerce extérieur, non seulement de la France, mais d'un pays quelconque, et qu'il faut connaître, si on veut se rendre compte de l'importance, de la nature et des vicissitudes de ce commerce ;

2° Les documents à consulter ;

3° Le tableau des principales variations qu'ont subies nos échanges depuis 1847.

II

Le commerce extérieur, dans son extension la plus large, comprend toutes les marchandises qui entrent en France venant de l'étranger ou des possessions françaises hors d'Europe (c'est ce qui constitue l'*importation*), et toutes celles qui en sortent à destination de l'étranger ou des possessions françaises (c'est ce qui

constitue l'*exportation*). L'ensemble de ce mouvement d'entrée et de sortie, quelle que soit la provenance ou la destination des marchandises, est désigné dans les documents officiels sous le nom de *commerce général*.

Mais ce commerce général comprend des opérations de nature très diverse et d'intérêt très inégal, au point de vue des bénéfices qu'elles peuvent rapporter à la nation.

1° Parmi les marchandises qui entrent et qui sortent, un certain nombre ne font que traverser notre territoire sans y subir aucune transformation, sans y être l'objet d'aucune transaction commerciale, et sans que le pays en tire d'autre bénéfice que celui du transport. C'est ce qu'on appelle le *transit*. Ce qu'il importerait de connaître, c'est la somme que ces marchandises payent annuellement à nos compagnies de chemins de fer, à notre roulage, à notre batellerie et à notre marine marchande ; c'est ce que n'indiquent pas les documents officiels, où ne figurent que leur nature, leur poids et leur valeur.

2° D'autres marchandises de provenance extérieure, après avoir séjourné plus ou moins longtemps en France, soit dans un entrepôt, soit dans les magasins d'un ou de plusieurs négociants, après avoir été peut-être l'objet de transactions plus ou moins nombreuses, sont réexpédiées à l'étranger telles qu'elles sont entrées : c'est la *réexportation*, qu'il ne faut pas confondre avec le transit, car, outre les transports, ces marchandises ont pu donner lieu à des opérations de commerce que ne comportent pas les marchandises en transit, et le négociant qui les revend au dehors le fait d'ordinaire avec bénéfice. La réexportation mériterait d'avoir, dans nos documents officiels, un compte parfaitement distinct, qui ferait disparaître certaines anomalies dont j'aurai occasion de parler tout à l'heure.

3° Un certain nombre de produits étrangers soumis

aux droits de douane sont admis en franchise pour recevoir en France un complément de main-d'œuvre, à condition que l'importateur réexporte, dans un délai donné, le produit fabriqué, engagement garanti par un acquit-à-caution. C'est ce qu'on appelle les *admissions temporaires*. Elles occupent, dans les documents administratifs, une place particulière.

4° Enfin, la plus grande partie des marchandises importées sont destinées à être consommées ou manufacturées en France, et la majorité de nos exportations se compose des produits du sol ou de l'industrie nationale. C'est ce qu'on appelle le *commerce spécial*. C'est celui qu'il importe avant tout d'étudier, car ses oscillations peuvent servir jusqu'à un certain point à mesurer celles de la prospérité publique. Il est regrettable, toutefois, que la statistique officielle s'obstine à faire figurer au tableau du commerce spécial et parmi les marchandises de provenance française, certains produits très exotiques, mais qu'elle considère comme francisés par le payement des droits de douanes, ou par l'entrée en franchise : ni l'un ni l'autre ne sauraient pourtant, sans faire violence à la géographie et au sens commun, transformer en produits français le coton, par exemple, ou les plumes d'autruche, dont la francisation est faite pour étonner le lecteur peu familiarisé avec le langage administratif.

Pour se rendre compte du mouvement du commerce spécial, il est nécessaire de distinguer tout d'abord l'importation et l'exportation des espèces monnayées ou des lingots d'or et d'argent de celles des marchandises proprement dites ; un tableau distinct est consacré à ce mouvement, qui, dans les tableaux officiels, ne figure pas dans le chiffre total du commerce spécial.

L'Administration des douanes a adopté, pour les diverses catégories de marchandises, une classification qui, si elle n'est pas rigoureusement scientifique, a du

moins l'avantage d'être simple et commode ; elle les divise en produits naturels et matières premières, — produits alimentaires, — et produits manufacturés.

Toutefois, une simple nomenclature, sans indication des quantités et des valeurs, ne constituerait qu'un renseignement très incomplet.

Toutes les marchandises, à l'entrée et à la sortie, devant passer sous les yeux de l'Administration douanière, il est facile de déterminer les quantités, et cette détermination est le complément indispensable de celle des valeurs.

Si l'on se bornait à l'évaluation des marchandises, on s'exposerait, en effet, à de singulières erreurs. Ainsi, les cotons bruts importés en France en 1868, représentaient une valeur de 271 millions; en 1882, la valeur n'était que de 215 millions ; il semblerait donc que les quantités importées ont été moindres en 1882 qu'en 1868 ; or, en 1868, la quantité du coton importé était de 121 millions de kilogrammes ; en 1882, elle s'élevait à 141 millions de kilogrammes ; le calcul fondé uniquement sur la valeur serait donc inexact.

D'autre part, la connaissance des valeurs donne de l'importance et des variations du commerce extérieur, une idée beaucoup plus nette que celle des quantités. Jusqu'en 1826, ces valeurs étaient calculées, sous l'ancien régime, d'après les renseignements fournis par les fermes générales, depuis 1792, d'après les déclarations des négociants et les prix courants publiés dans les principales villes de commerce. En 1826, Charles X institua une commission spéciale chargée de déterminer la valeur des différentes catégories de marchandises pour servir de base à l'évaluation en argent du commerce extérieur de la France. Le travail était terminé en 1827, et les *valeurs officielles* ainsi fixées figurèrent seules dans les tableaux du commerce extérieur depuis l'année 1825 jusqu'en 1847. Ces valeurs étaient deve-

nues parfaitement illusoires et ne correspondaient nullement, au bout de vingt ans, à la valeur réelle des marchandises. Aussi, en 1847, fut-il décidé qu'une commission permanente serait chargée d'établir, chaque année, le chiffre des valeurs actuelles, d'après les renseignements fournis par les Chambres de commerce et l'Administration des douanes. La commission ne fonctionna qu'en 1848, après la Révolution de février, et depuis cette époque jusqu'en 1865, les valeurs actuelles figurèrent sur les tableaux du commerce à côté des valeurs officielles, qui n'offraient plus qu'un intérêt de curiosité historique. Ces dernières ont disparu en 1865, et les valeurs réelles ou actuelles, déterminées annuellement par la commission, sont les seules que donne aujourd'hui la statistique commerciale. Elles ne représentent évidemment que des moyennes d'une exactitude approximative, mais elles suffisent pour permettre les comparaisons et pour donner de l'ensemble de nos échanges une idée relativement juste.

Il est à remarquer qu'elles sont calculées pour les marchandises importées d'après le prix moyen à l'arrivée dans les ports et les bureaux-frontières, y compris les frais de transport et déduction faite des droits de douanes, des tares, dons et escomptes en usage dans le commerce ; pour les articles exportés d'après le prix moyen au lieu de production augmenté des frais de transport jusqu'au port ou bureau d'expédition. Par conséquent, l'importation et l'exportation sont appréciées d'après deux mesures inégales ; car il faudrait, pour rétablir l'équilibre, que la marchandise exportée fût évaluée d'après son prix à son arrivée au lieu de destination et non au point où elle franchit la frontière. On mesure l'importation avec un mètre de 110 ou de 120 centimètres, et l'exportation avec un mètre de 100 centimètres.

Quand on connaît le mouvement du transit, celui des

réexportations, celui du numéraire, enfin celui du commerce spécial, il reste, pour compléter le tableau du commerce extérieur, à étudier la répartition de nos échanges entre les différents pays étrangers ou les possessions françaises hors d'Europe, et les divers modes de transport, soit par terre, soit par mer, en tenant compte, pour le commerce maritime, de la part des différents pavillons, de la part des voiliers et des vapeurs et du mouvement particulier de chaque port.

III

Les sources de cette étude, si complexe et si variée, pourraient, à la rigueur, se réduire à une seule : le *Tableau général du commerce de la France*, avec ses colonies et les puissances étrangères, publié, chaque année, par l'Administration des douanes, et qui répond à toutes ou à presque toutes les questions que je viens de poser.

Ceux qui seraient effrayés par l'aspect un peu sévère de cet énorme volume, hérissé de chiffres, en trouveraient une réduction, plus maniable, dans les *Annales du commerce extérieur*, publiées par le ministère du commerce, de l'industrie et des colonies, et dans l'*Annuaire statistique de la France*, publié par le même ministère.

Les gouvernements étrangers publient, sous différents titres, des documents analogues, qui peuvent servir à contrôler les documents français, et dont la seule énumération, assez fastidieuse, tiendrait beaucoup trop de place, pour que je songe à la produire devant vous.

Mais ces statistiques officielles, à peu près rédigées sur le même modèle, ne donnent que des chiffres. Si l'on veut pénétrer plus intimement dans la vie même de notre commerce, se rendre compte de ses procédés,

des difficultés ou des chances favorables qu'il rencontre sur les marchés étrangers, des débouchés nouveaux qu'il pourrait essayer de s'ouvrir, si l'on veut connaître le texte des traités de commerce et la législation douanière des différents pays, si l'on veut étudier les grandes questions commerciales, non pas en commerçant, car ce n'est pas seulement par l'étude, c'est, avant tout, par l'apprentissage et par la pratique que se forment les commerçants sérieux, mais en homme d'État ou simplement en patriote, qui s'intéresse à la prospérité de son pays, les statistiques ne suffisent pas. Il faut consulter beaucoup de documents et de livres, beaucoup trop, pour que je puisse vous indiquer ici, même sommairement, ce qu'il faudrait lire. Je me contente de vous signaler les *Annales du commerce extérieur*, le *Bulletin consulaire français*, publié par le ministère des affaires étrangères, le *Bulletin de statistique et de législation comparées*, publié par le ministère des finances, les recueils consulaires belge, anglais, allemand, italien et américain, pleins de renseignements précieux et trop peu connus en France, le *Bulletin de la Société de géographie commerciale de Paris*, enfin, le *Journal des économistes*, l'*Économiste français*, la *Revue d'Économie politique*, dont il est permis de discuter les opinions, mais dont les informations sont d'une incontestable valeur.

IV

Vous n'attendez pas que je vous donne, même dans les proportions les plus modestes, un tableau du commerce extérieur de la France, tel que le comporterait le cadre que je viens de tracer. Je me bornerai à attirer votre attention sur quatre points principaux : 1° le mouvement du commerce spécial pendant les quatre périodes décennales qui s'étendent de 1847 (époque à

laquelle ont commencé à figurer sur les tableaux du commerce extérieur les valeurs réelles) jusqu'en 1886; 2° la comparaison des trois grandes catégories de marchandises : matières premières, objets d'alimentation, objets fabriqués, à l'importation et à l'exportation pendant les quatre périodes quinquennales suivantes : de 1852 à 1856, avant les traités de commerce; de 1862 à 1866, après les traités de commerce; de 1872 à 1876, après la guerre franco-allemande et de 1885 à 1889; 3° le commerce spécial de la France avec les principales puissances étrangères et ses possessions les plus importantes pendant les dix dernières années (1880-89); 4° le transit de 1880 (antérieurement à l'ouverture de la ligne du Saint-Gothard) à 1889.

Mouvement du commerce spécial (valeurs réelles en millions de francs).

PÉRIODES décennales.	IMPORTATION (moyenne annuelle).	PROGRESSION.	EXPORTATION (moyenne annuelle).	PROGRESSION.	EXPORTATION COMPARÉE à l'importation. Différence en plus.	Différence en moins.
		pour 100.		pour 100.		
1847-1856...	1,077	»	1,223	»	»	»
1857-1866...	2,200	104	2,430	101	230	»
1867-1876...	3,407	54	3,306	45	»	101
1877-1886...	4,417	29	3,347	15	»	1070
PÉRIODE triennale.		DIMINUTION.				
1887-1889...	4,150	6	3,399	1 3/4	»	751

Du tableau qui précède, il résulte : 1° que le mouvement des échanges qui avait suivi, de 1847 à 1866, une progression si rapide, a subi, depuis cette époque, un ralentissement de plus en plus sensible et qui n'est pas particulier à la France, car, si j'en avais le loisir, je pourrais vous montrer le même phénomène en Angleterre, en Allemagne, en Belgique, aussi bien que chez nous.

Ce ralentissement s'explique par des causes mul-

tiples, les unes apparentes, les autres réelles, les unes accidentelles, les autres normales et qu'on peut considérer comme permanentes, s'il est permis d'appliquer ce mot à des phénomènes historiques.

Les causes apparentes proviennent presque uniquement de la dépréciation du numéraire et par conséquent d'une augmentation des prix qui ne correspond pas à une augmentation de la masse des produits échangés.

L'élévation des prix dont la cause principale mais non unique est la découverte des mines d'or et d'argent des États-Unis et de l'Australie, s'est produite surtout de 1850 à 1866 : cette hausse subite, comparable à celle du XVI[e] siècle, après la découverte des mines du Mexique et du Pérou, ne s'est pas continuée dans les mêmes proportions : de là un ralentissement apparent dans la progression des échanges.

Les causes trop réelles mais accidentelles et qu'on peut regarder comme transitoires sont les désastres militaires, les inquiétudes politiques, les catastrophes financières, et les fléaux comme le phylloxera, les mauvaises récoltes, etc., qui ont si cruellement éprouvé l'agriculture, l'industrie et toutes les forces productives du pays.

Enfin les causes normales et durables, moins manifestes, mais tout aussi actives, sont : 1° la diminution progressive des effets produits par les découvertes scientifiques, par les traités de commerce, par le développement des voies de communication qui ont imprimé aux échanges un si prodigieux essor, mais dont l'action ne saurait être indéfinie et se ralentit fatalement à mesure que le niveau s'établit ;

2° Le développement industriel et agricole, le progrès des moyens de transport dans des pays qui étaient, il y a quarante ou cinquante ans, tributaires des nations plus avancées et mieux outillées, et qui devien-

nent aujourd'hui leurs concurrents ou du moins qui aspirent et qui apprennent à se passer d'elles.

De la comparaison entre les importations et les exportations il résulte que la valeur de ces dernières, supérieure de 1847 à 1866, inférieure d'une centaine de millions de 1867 à 1876, de plus d'un milliard de 1877 à 1886 présente encore, d'après les tableaux des trois dernières années, un écart de plus de 750 millions. Il en est de même depuis plus longtemps en Angleterre et en Belgique, et en Allemagne depuis 1866.

Cet écart est du reste moins considérable qu'il ne paraît : je vous ai fait remarquer qu'en France, on ne mesurait pas d'après le même étalon la valeur de l'importation et celle de l'exportation : la même inégalité de mesure existe en Angleterre, en Belgique et en Allemagne ; mais quand l'écart est aussi important qu'il est chez nous et surtout en Angleterre, il faut bien admettre que la dette *marchandises* n'est pas exactement balancée par la créance *marchandises*. Comment donc se rétablit la balance ? L'opinion vulgaire s'imagine volontiers que la dette se compense par une exportation de métaux précieux. L'examen le plus superficiel des tableaux du mouvement du numéraire métallique ou des lingots suffit à faire justice de ce préjugé.

En fait, la dette se paye, mais par des moyens qui échappent à tout contrôle administratif : lettres de change, virements de comptes, coupons d'actions ou d'obligations industrielles, de dettes d'États, de sociétés de crédit, bénéfices réalisés sur les transports, sur les réexportations, etc.... Il n'en reste pas moins certain que les nations les plus riches vivent en partie de leurs rentes et que ce n'est pas uniquement par les produits de leur travail quotidien, mais par les revenus de leur capital accumulé par le travail d'autrefois qu'elles acquittent leur dette envers l'étranger : c'est la conséquence de leur richesse. De même qu'il y a des indi-

vidus rentiers, il y a des peuples rentiers qui se procurent une plus grande somme de jouissances et de bien-être que ceux qui vivent au jour le jour et n'ont à compter que sur leur travail.

C'est une situation qui peut avoir ses agréments mais qui a aussi ses dangers. Le rentier qui ne sait pas reconstituer et augmenter son capital par le travail ne tarde pas à voir ses revenus décroître, et à moins de manger le fonds, il est bien forcé de réduire ses dépenses.

En sommes-nous là ? S'il faut s'en rapporter aux résultats des trois dernières années, il semblerait que le besoin de réduire nos dépenses, c'est-à-dire nos importations, commence à s'imposer : l'avenir peut seul décider de l'importance de ce symptôme.

V

Mouvement du commerce spécial par nature de produits
(*par millions de francs*) (1).

	IMPORTATION (MOYENNE ANNUELLE).				EXPORTATION (MOYENNE ANNUELLE).			
	Matières premières.	Objets d'alimentation.	Produits fabriqués.	Total.	Matières premières.	Objets d'alimentation.	Produits fabriqués.	Total.
1852-1856.	865	443	75	1,383	93	553	1,115	1,761
1862-1866.	1,820	554	154	2,528	444	695	1,639	2,778
1872-1876.	2,354	898	377	3,629	757	957	1,910	3,624
1885-1889.	2,080	1,473	595	4,148	807	749	1,750	3,306

De ce second tableau, il résulte que, depuis 25 ans, l'importation des matières premières a augmenté d'un

(1) Nous n'avons pas fait figurer dans ce tableau les marchandises désignées par l'administration des douanes sous cette rubrique : *autres marchandises*, désignation trop vague pour qu'il soit possible de déterminer à quelle catégorie elles appartiennent.

peu moins de trois cents millions, mais cette augmentation est plus que compensée par celle de l'exportation ou plutôt de la réexportation de ces mêmes matières premières : et d'autre part la production nationale prise en bloc ne s'étant pas accrue, ou ayant même diminué, la consommation de notre industrie a dû rester stationnaire, en admettant qu'elle n'ait pas reculé ;

2° L'importation des produits alimentaires a presque triplé : l'exportation ne s'est accrue que d'un treizième, d'où l'on pourrait conclure, lors même qu'on n'aurait pas d'autres données plus précises, que notre production agricole a diminué ;

3° L'importation des produits manufacturés a presque quadruplé ; l'exportation a gagné 110 millions : c'est-à-dire que, dans l'hypothèse la plus favorable et en supposant que la consommation intérieure ait augmenté, la force productive de notre industrie est restée à peu près immobile.

On a voulu expliquer cet état de choses qu'on appelle à tort ou à raison la crise, par le phylloxera qui a contribué au mal pour une large part, mais seulement pour une part ; — par les traités de commerce qui ont pu aggraver une situation déjà compromise, mais qui ne l'ont pas créée, car jamais l'industrie n'a été plus prospère et les échanges plus actifs que pendant la période qui les a suivis ; — par nos désastres de 1870 qui n'ont cependant pas empêché notre commerce de se relever de 1872 à 1876 avec une énergie presque dangereuse, car elle nous a fait illusion sur la mesure de nos pertes ; enfin, par l'ouverture de voies nouvelles, le canal de Suez, la ligne du Saint-Gothard, dont l'une nous a été favorable et dont l'autre n'a pu exercer qu'une action très restreinte.

Les vraies causes sont autrement profondes et autrement durables : les unes sont indépendantes de notre

volonté, comme les progrès industriels ou agricoles des États-Unis, de l'Amérique du Sud, de l'Australie, et de nos rivaux européens; d'autres ne sont pas en dehors de nous, mais en nous : l'impôt toujours plus lourd, la cherté toujours croissante de la main-d'œuvre, les grèves ouvrières qui favorisent nos concurrents, la décadence de l'apprentissage, les prétentions du commerçant et du chef d'industrie à la fortune rapide, celles du propriétaire foncier à des revenus qui ne correspondent plus aux conditions actuelles de l'agriculture ; chez tous, le besoin de jouissances et de bien-être qui se traduit forcément par le renchérissement de toutes choses au détriment de nos débouchés à l'étranger : toucher aux questions économiques, c'est toucher aux questions morales, et c'est ce que les économistes ne comprennent pas toujours.

VI

Depuis dix ans, les trois premiers rangs dans le mouvement de nos échanges appartiennent à l'Angleterre avec un commerce total de 1400 à 1500 millions, à la Belgique avec une moyenne de 900 millions et à l'Allemagne (640 à 700 millions). L'Espagne (550 millions en 1888), a conquis le quatrième rang occupé encore en 1883 par les États-Unis. Les États-Unis restent au cinquième, malgré la diminution considérable de leurs échanges avec la France (503 millions en 1888, 703 en 1883, 1063 en 1880). L'Algérie s'est élevée du neuvième rang en 1880 (288 millions), au sixième en 1888 (331 millions) ; la République Argentine est passée du onzième en 1880 (228 millions), au septième en 1888 (323 millions). Au contraire, l'Italie est descendue du cinquième au neuvième et ses échanges sont tombés de 604 millions en 1883 à 300 en 1888 ; la Suisse qui était au septième rang n'est plus qu'au huitième (352 mil-

lions en 1883, 306 en 1888) ; enfin viennent la Russie avec un mouvement de 258 millions et les Indes anglaises avec un mouvement de 200 millions.

Les tableaux détaillés nous révèlent que dans tous ces pays, sauf en Algérie, dans la République Argentine et en Espagne, nos exportations ont diminué ou sont restées stationnaires depuis quinze ans, tandis que nos importations se sont accrues dans une proportion plus ou moins forte ; c'est la confirmation des faits que nous venons de constater et sur ce point les statistiques étrangères sont d'accord avec les nôtres.

VII

Le transit était en 1880, deux ans avant l'ouverture de la ligne du Gothard, de 309,100 tonnes ; en 1881, de 320,600 tonnes ; il était tombé en 1885, à 223,800 et et en 1886, à 220,500 ; mais il s'est relevé en 1887, à 332,500 ; en 1888, à 377,900 ; c'est-à-dire à des chiffres qu'il n'avait jamais atteints jusque-là et qui dépassent de 100,000 tonnes la moyenne des dix années antérieures à l'ouverture de la voie du Saint-Gothard. On a donc sensiblement exagéré l'influence de cette route nouvelle sur le transit des marchandises par nos lignes françaises. On a également exagéré les bénéfices qu'elle pouvait nous enlever, au moins sur le transit. En supposant un mouvement de 330,000 tonnes, un tarif moyen de cinq centimes par tonne et par kilomètre et un trajet moyen de 700 kilomètres sur le territoire français, la somme totale perçue sur le transit serait de 10,350,000 francs. La perte d'un tiers ou d'un quart de cette somme serait appréciable et regrettable, elle ne serait pas mortelle pour le trafic français.

Je vous ai exposé ou plutôt les chiffres vous ont exposé avec leur franchise brutale la situation de notre commerce extérieur. Sans être aussi grave que la repré-

sentent les pessimistes, elle mérite qu'on s'en préoccupe.

Pour guérir le mal, il faudrait en faire disparaître les causes ; or les unes échappent à toute puissance humaine, les autres sont en dehors et au-dessus de notre action : nous ne pouvons ni arrêter les progrès de nos concurrents, ni nous dérober aux conséquences des faits accomplis, qui pèsent si lourdement sur nous ; enfin, celles qu'il dépendrait à la rigueur de notre volonté d'atténuer ou de supprimer sont des causes morales autant qu'économiques, et je ne crois guère aux réformes morales imposées par décret ou accomplies par la seule puissance de la raison et du calcul. Nous ne trouverons donc que des palliatifs et c'est quelque chose ; mais nous ne les trouverons qu'à la condition de voir la vérité telle qu'elle est, sans illusions optimistes ou pessimistes, de nous élever au-dessus des intérêts particuliers pour ne considérer que l'intérêt national, de nous garder des théories abstraites et des principes absolus dans un sens ou dans l'autre ; c'était la doctrine ou plutôt la méthode de Colbert, le plus grand des économistes pratiques ; Dieu veuille que ce soit la nôtre !

Paris. — Imprimerie L. Baudoin, 2, rue Christine.

PARIS. — IMPRIMERIE L. BAUDOIN, 2, RUE CHRISTINE.